

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 1391

Vragen van de leden **Jetten** en **Sienot** (beiden D66) aan de Ministers van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Rotterdam wil af van steenkool in de haven»* (ingezonden 12 februari 2018).

Antwoord van Minister **Hoekstra** (Financiën), mede namens de ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Economische Zaken en Klimaat (ontvangen 9 maart 2018).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Rotterdam wil af van steenkool in de haven»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is het u bekend dat de Rotterdamse gemeenteraad een motie «Afscheid van kolen» heeft aangenomen, waarin het college als grootaandeelhouder van het havenbedrijf wordt opgeroepen te komen met een strategie voor de afbouw van kolen in lijn met het klimaatakkoord van Parijs?

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Deelt u de mening dat het halen van de Parijs-doelstellingen niet alleen een Rotterdamse aangelegenheid is, maar juist behaald kan en moet worden door ook op nationaal en internationaal terrein intensief samen te werken, bijvoorbeeld door in Europees verband afspraken te maken om CO<sub>2</sub> te beprijsen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Vanzelfsprekend is het Klimaatakkoord van Parijs niet alleen een Rotterdamse aangelegenheid. Dit kabinet neemt haar verantwoordelijkheid voor het voldoen aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs. Zoals de Minister van EZK heeft aangegeven zet het kabinet zowel nationaal als

<sup>1</sup> <https://www.ad.nl/rotterdam/rotterdam-wil-af-van-steenkool-in-de-haven~ab366e2f/>

internationaal in op versnelde actie om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen<sup>2</sup>. In Europa neemt het kabinet het voortouw om de CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling voor 2030 te verhogen van tenminste 40% ten opzichte van 1990 naar 55% en zoekt het kabinet nadrukkelijk samenwerking met gelijkgezinde Noordwest-Europese landen, bijvoorbeeld op het gebied van CO<sub>2</sub>-beprijzing. Het kabinet streeft ernaar al in de zomer met maatschappelijke partijen te komen tot een nationaal Klimaatakkoord met daarin afspraken op hoofdlijnen over hoe de uitstoot van CO<sub>2</sub> in Nederland in 2030 49% lager zal komen te liggen dan in 1990<sup>3</sup>. Deze hoofdlijnen worden in de tweede helft van het jaar uitgewerkt tot concrete programma's. De uitvoering van het akkoord start in 2019.

Vraag 4 en 7

Bent u voornemens de gemeente Rotterdam te steunen in het uitvoeren van de eerder genoemde motie, vanuit uw verantwoordelijkheid als aandeelhouder (voor 30%, maar met dezelfde bevoegdheden als de andere aandeelhouder) van het havenbedrijf Rotterdam en in het licht van uw verantwoordelijkheid in het halen van de klimaatdoelstellingen van Parijs? Zo nee, waarom niet?

Bent u voornemens andere acties te nemen als aandeelhouder teneinde het havenbedrijf (extra) te stimuleren bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen? Zo ja, welke zijn dit? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4 en 7

Om het publieke belang van een goed functionerende Mainport blijvend te borgen, zal ook het Havenbedrijf Rotterdam N.V. (hierna: HbR) zich moeten voorbereiden op de klimaat- en energietransitie. Deze transitie zal gevolgen hebben voor de op- en overslag van fossiele grond- en brandstoffen en voor de activiteiten in het Rotterdamse havenindustriële complex. Het kabinet onderkent het grote belang van verduurzaming van de zeehaven. Het kabinet ziet dat HbR de ambitie heeft om de haven te ontwikkelen tot de plaats waar de klimaat- en energietransitie vorm krijgt. Bij de totstandkoming van de ondernemingsstrategie van HbR worden beide aandeelhouders – zowel de gemeente Rotterdam als de staat – nauw betrokken. In de eind 2015 vastgestelde ondernemingsstrategie heeft HbR er als strategisch uitgangspunt voor gekozen om de bestaande fossiele activiteiten te vernieuwen en te verduurzamen en tegelijkertijd nieuwe, duurzame initiatieven te omarmen. De aandeelhouders steunen deze strategie.

HbR wil koploper zijn, zet vol in op energietransitie en onderneemt al tal van initiatieven op het gebied van duurzaamheid en om de CO<sub>2</sub>-uitstoot terug te dringen. Primair richt HbR zich op verlaging van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de bestaande op fossiel gebaseerde industrie en het aantrekken en ontwikkelen van biobased activiteiten, hernieuwbare energie en circulaire initiatieven. Als aandeelhouder zal ik er op toezien dat er in het transitieproces verantwoorde financiële keuzes worden gemaakt waarmee de continuïteit van het HbR niet in het geding komt.

Het kabinet verhoudt zich vanzelfsprekend niet alleen als aandeelhouder tot HbR, de relatie is breder. Het kabinet is in overleg met HbR en de in het havengebied aanwezige bedrijven om het grote potentieel dat er in de regio Rijnmond is voor CO<sub>2</sub>-afvang- en opslag en restwarmte te benutten. De afvang, opslag en hergebruik van CO<sub>2</sub> zal onvermijdelijk onderdeel zijn van de maatregelen voor bedrijven om kosteneffectief hun uitstoot terug te dringen. Om te komen tot een nationaal Klimaatakkoord worden de komende tijd vijf sectorale tafels ingesteld, waaronder één voor de industrie, waar de Rotterdamse haven als grootschalig industrieel cluster een belangrijk onderdeel van uitmaakt. Het kabinet zet in op een transitie naar een CO<sub>2</sub>-arme en circulair producerende industrie. Dat vergt een proces van vergroening van bestaande industrieën (ombouw), het initiëren en aantrekken van nieuwe duurzame industrieën (opbouw) en er rekening mee houdend dat er voor sommige industriële processen in toekomst geen plaats meer is (afbouw). Daarbij zal rekening moeten worden gehouden met het feit dat de meeste bedrijven in competitieve internationale markten opereren.

<sup>2</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 157

<sup>3</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 163

Daarnaast zet het kabinet in op verduurzaming van mobiliteit. Samen met HbR en de maritieme sector heeft de Minister van IenW namens het kabinet op 22 februari 2018 het werkprogramma maritieme strategie en zeehavens ondertekend. Daar zijn acties voor overheid en sector op het gebied van verduurzaming- en energietransitie in opgenomen. Ook zet het kabinet in op een Green Deal met de zee- en binnenvaart en de havens om deze modaliteiten verder te verduurzamen.

Op de door de Rotterdamse gemeenteraad aangenomen motie, ga ik in mijn antwoord op vragen 5 en 8 in.

Vraag 5 en 8

Bent u ermee bekend dat het Europees Massagoed Overslagbedrijf (EMO) het grootste kolenoverslagbedrijf in de Rotterdamse haven is, haar contract eenzijdig kan verlengen en de tariefstelling het enige aspect van het contract is dat bij verlenging kan worden aangepast? Zo nee, waarom niet? Kunt aangeven of er daarnaast nog andere mogelijkheden zijn voor het havenbedrijf om de overslag van kolen in de toekomst te beperken? Zo nee, waarom niet?

Ziet u mogelijkheden door middel van een kolentax onderscheid aan te brengen in bijvoorbeeld de tarieven voor de doorvoer en opslag van energiekolen en cokeskolen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5 en 8

Ik ben ermee bekend dat het contract tussen HbR en kolenoverslagbedrijf EMO op korte termijn afloopt en EMO gebruik heeft gemaakt van de optie tot verlenging. Dit contract en de daarin opgenomen tariefstelling is een zaak tussen HbR en EMO. De keuzes die deze twee private partijen hierover maken, staan los van het energie- en klimaatbeleid van het kabinet, zoals eerder ook de Minister van EZK heeft bericht<sup>4</sup>.

Overigens bestrijd ik dat een beperking of ontmoediging van kolenoverslag in Rotterdam – waarop de motie betrekking heeft – bij zou dragen aan vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het overgrote deel van de kolenoverslag in de Rotterdamse haven wordt doorgevoerd naar Duitsland en wordt daar gebruikt voor energieopwekking en in de staalindustrie. Het afbouwen van kolenoverslag in Rotterdam zou deze ladingstroom en de daaraan verbonden toegevoegde waarde en werkgelegenheid enkel verplaatsen naar Duitse en Belgische zeehavens. Het beperken van de op- en overslag van kolen in Rotterdam leidt niet tot vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, zoals een verbod op het gebruik van kolen voor elektriciteitsproductie dat wel doet.

Vraag 6

Ziet u naast het beperken van de kolenoverslag nog andere mogelijkheden voor de gemeente Rotterdam werk te maken van het verduurzamen van de haven en het halen van de klimaatdoelstellingen van Parijs? Zo ja, welke zijn dit? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Het is aan de gemeente Rotterdam zelf om – met de instrumenten die de gemeente heeft -initiatieven te ontplooiën met als doel de Rotterdamse haven te verduurzamen. Het aandeelhouderschap van de gemeente Rotterdam in HbR en de bevoegdheden die daaruit voortvloeien is slechts één van deze instrumenten.

Vraag 9

Bent u ervan op de hoogte dat ook in Amsterdam het voornemen bestaat afscheid te nemen van kolen? Is het mogelijk de beide havenbedrijven ook financieel te steunen teneinde deze afbouw mogelijk te maken? Zo nee, waarom niet?

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 30 196, nr. 560

Antwoord 9

Ik ben ermee bekend dat ook het Havenbedrijf Amsterdam N.V. wil verduurzamen en in haar nieuwe vijfjarenplan een scenario heeft voorbereid waarin de haven in 2030 kolenvrij is. De havenbedrijven maken elk hun eigen afweging in de route naar verduurzaming.

Zoals aangegeven in mijn antwoord op vraag 7, zal ik er als aandeelhouder van HbR op toezien dat er gezonde financiële afwegingen worden gemaakt. Verlieslatende investeringen zullen de financiële gezondheid van HbR aantasten en daarmee ook het vermogen om te investeren in verduurzaming.